

  
**भारत का राजपत्र**  
**The Gazette of India**

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 255]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 21, 2015/आषाढ़ 30, 1937

No. 255]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 21, 2015 /ASADHA 30, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 जुलाई, 2015

सं टीएमपी/70/2014-आईजीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा इण्डिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से प्राप्त लदे हुए कन्टेनरों के लिए मुक्त अवधि के संशोधन के प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/70/2014-आईजीटीपीएल

इण्डिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

-

आवेदक

कोरम :

- (i). श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
(ii). श्री चन्द्रभान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई, 2015 के दूसरे दिन पारित)

यह मामला लदे कन्टेनरों के लिए मुक्त अवधि के संशोधन के लिए इण्डिया गेटवे टर्मिनल प्रा0 लि0 (आईजीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने सचिव (पोत परिवहन) को संबोधित अपने 16 दिसम्बर, 2014 के ईमेल, जिसकी प्रतियां संयुक्त सचिव(पत्तन) और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएमपी) को भी पृष्ठांकित की गई थी, के साथ सीमा शुल्क आयुक्त (कोचीन) के 9 दिसम्बर, 2014 के पत्र के प्रति और एमओएस को संबोधित सीओपीटी के 15 दिसम्बर, 2014 के पत्र की प्राप्ति भेजी हैं। सीओपीटी ने 16 दिसम्बर, 2014 के अपने ई-मेल में निम्नलिखित अनुरोध किया है :

- (i). सीमा शुल्क आयुक्त (कोचीन) ने प्रकाश डाला है कि सीओपीटी में आयतित कंटेनरों का रुकने का समय 15.36 दिवस है जबकि देश भर में यह 5-6 दिन है और सुझाव दिया है कि कंटेनर टर्मिनल के मुक्त-समय को घटाया जाए।
- (ii). इस मामले में तत्काल कार्रवाई की आवश्यकता है। चूंकि मुक्त दिवस अन्तरराष्ट्रीय कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अधिसूचित दरमानों (एमओआर) का एक भाग हैं। इसलिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इस प्रक्रिया को पूरा करने में काफी समय लगेगा।
- (iii). इसलिए, इस मामले में महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत सरकारी नीति निदेश जारी किए जाएं।

2.2. सीओपीटी ने सचिव (पोत परिवहन) को संबोधित अपने 15 दिसम्बर, 2014 के पत्र में इस मामले पर विस्तार से प्रकाश डाला है। सीओपीटी ने अन्य बातों के साथ-साथ बताया है कि मुक्त समय में घटौती पर तत्काल ध्यानाकर्षण अत्यावश्यक है क्योंकि सरकार ने निदेश दिया है कि ऐसे कदम उठाये जाने चाहिए जिनसे सभी पत्तन कुशलता से कार्य करें क्योंकि कार्गो ठहराव समय कारबार लागतों के निर्धारण में एक मुख्य निष्पादन संकेतक (केपीआई) होता है। यह भी बताया गया है कि अध्यक्ष सीओपीटी ने हितधारकों के साथ एक बैठक भी की जिसमें यह बताया गया कि प्रथमतः जनवरी, 2015 से 7 दिन के मुक्त समय को कम करके 5 दिन और 1 मार्च 2015 से 3 दिन करने के लिए कदम उठाए जाएंगे। जबकि टर्मिनल प्रचालक तो सहमत थे किंतु स्टीमर एजेंटों और सीमा शुल्क एजेंटों ने आपत्ति जताई।

3. सीमा शुल्क आयुक्त कोचीन द्वारा सीओपीटी को संबोधित 9 दिसम्बर, 2014 को उनके पत्र संख्या आयुक्त/विविध/1/2014 जिसे सीओपीटी द्वारा अपने 16 दिसम्बर, 2014 के ईमेल के साथ भेजा था, का सारांश इस प्रकार है :

- (i). आयतित कार्गो का नवम्बर 2014 माह के लिए सीओपीटी का ठहराव समय 15.36 था जबकि के देश के अन्य पत्तनों/सीमाशुल्क विरचनाओं में आयतित कार्गो के लिए औसत ठहराव समय 5-6 दिन बैठता है।
- (ii). आयतित कार्गो के लिए केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड द्वारा मार्च 2015 तक देश की सभी सीमा शुल्क विरचनाओं के लिए प्राप्त करने का निर्धारित लक्ष्य 72 घण्टे (3 दिन) है जबकि कोचीन सीमा शुल्क में यह देश में आयातित कार्गो के लिए ठहराव समय सबसे उंचा है।
- (iii). ठहराव समय के विभिन्न चरणों का विश्लेषण करने से निम्नलिखित पता चलता है :

(क). पोत के आगमन से बी/ई के भरे जाने तक लिया गया समय - 8.95. दिन

(ख). बी/ई के भरे जाने से उसके निर्धारण तक लिया गया समय - 2.28 दिन

(ग). बी/ई के निर्धारण से शुल्क के भुगतान तक लिया गया समय - 2.19 दिन

(घ) शुल्क के भुगतान से बी/ई के पंजीकरण तक लिया गया समय - 0.61 दिन

(ङ.). बी/ई के पंजीकरण से प्रभार रहित होने तक लिया गया समय- 1.33 दिन.

सीमा शुल्क कर्मियों द्वारा लिया गया सम्पूर्ण समय (बी/ई के भरे जाने से उसके निर्धारण तक और बी/ई के पंजीकरण से लेकर उसके प्रभार रहित होने तक) को घटाकर मार्च 2015 तक दो दिन तक लाया जाना है।

- (iv). उंचे ठहराव समय का मुख्य कारण पोत के आगमन के पश्चात बी/ई भरने में लम्बा समय लगना है। व्यापार के सदस्यों और अन्य हितधारकों के साथ चर्चा से पता चला कि इसका एक मुख्य कारण टर्मिनल के भीतर कार्गो को रोकने के लिए आईसीटीटी द्वारा दी गई 7 दिन की मुक्त अवधि है। इससे आयात कन्टेनरों का सीएफएस को आवागमन में विलम्ब की प्रवृत्ति होना तथा मुक्त अवधि को पूरा कर लेने के बाद ही बी/ई का भरा जाना है।
- (v). आईसीटीटी द्वारा अनुमत मुक्त अवधि देश में उच्चतम है और उच्चतम ठहराव समय का यह एक मुख्य कारण है जो सीमा शुल्क विभाग के साथ-साथ पल्लन और पल्लन में कार्य करने वाले अन्य हितधारकों की घटिया कार्य कुशलता को दर्शाता है।

4. इस पृष्ठभूमि में आईजीटीपीएल ने 18 दिसम्बर, 2014 आयात कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि को घटाने का प्रस्ताव रखा। आईजीटीपीएल द्वारा किये गए अनुरोधों का सारांश इस प्रकार है :

- (i). महापल्लन प्रशुल्क प्राधिकरण ने इण्डिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड(आईजीटीपीएल) के आईसीटीटी प्रचालन के लिए अपने 5/8/2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008 आईजीटीपीएलजो 11/09/2009 के राजपत्र संख्या 142 में अधिसूचित किया गया के द्वारा दरमान अनुमोदित की गई थी। इस प्राधिकरण के आदेश के अनुसार आईजीटीपीएल के लिए दरमान 2015 के अंत तक वैध है।
- (ii). आयात कन्टेनरों को टर्मिनल भण्डार-यार्ड से हटाने में विलम्ब होता है :

यह मुद्दा निम्नानुसार दोतरफा है :

**(क). टर्मिनल यार्ड पर जमघट**

टर्मिनल की वर्तमान अवसंरचना का डिजाइन कुछेक उद्भ्रम व गंतव्य कंटेनरों के प्रत्याशित मिश्रण व अन्य टर्मिनलों पर सामान्यतः पाये जाने वाले ठहराव स्तरों के साथ यानांतरण कन्टेनरों सहित 1 मिलियन टीईयूस तक की प्रमात्रा के प्रहस्तन के लिए है। आयात कन्टेनरों द्वारा वर्तमान अधिक ठहराव दिनों होने से भण्डार यार्ड में अत्यधिक जमघट बढ़ गया है तथा वर्तमान ठहराव दिवसों के वर्तमान स्तर के साथ यार्ड क्षमता 2,03,700 टीईयूस है। (यार्ड क्षमता का परिकलन 2008 में अपक्रण्ट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूले के अनुसार ठहराव दिवसों के वर्तमान स्तरों के साथ की गई है)।

- (iii). यार्ड क्षमता 203,700 टीईयूस है, जबकि टर्मिनल ने 2013 में 343,930 (यानांतरण (टीपी)-25,243 टीईयूस सहित) और 2014 में 360,000 टीईयूस (टीपी-19500 टीईयूस सहित) का प्रहस्तन किया है। इस स्थिति पर यार्ड और उपस्कर उपयोग में कुशलता बढ़ाकर पार पाया गया है। इन कुशल पहलों के परिणामस्वरूप यार्ड क्षमता 366,837 टीईयूस है। (विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया गया है) यह नोट किया जाए कि स्टैक उपयोगिता 80 प्रतिशत है जो ऐसे यार्डों की स्वीकृत उपयोगिता स्तर से अधिक है।
- (iv). आईजीटीपीएल की 2015 में प्रहस्तन करने की प्रक्षेपित प्रमात्रा 668,000 टीईयूस है ( 180,000 टीपी प्रमात्रा सहित)। ठहराव समय के वर्तमान उच्च स्तरों के साथ टर्मिनल इस प्रमात्रा की सेवा देने की स्थिति में नहीं होगा। विशेषकर टीपी प्रमात्रा ( जहां मुक्त ठहराव दिवस 30 दिन होते हैं। क्योंकि इसके लिए 3966 भू-स्थान की अपेक्षा होगी जबकि उपलब्ध भूस्थान 2466 है। ( विस्तृत परिकलन प्रस्तुत है।)
- (v). विश्वभर में औद्योगिक मानदण्ड एक टीपी केन्द्र में यानांतरण कन्टेनरों का ठहराव समय स्थानीय कन्टेनरों से काफी अधिक होता है। टीपी प्रमात्रा को बढ़ाने के लिए प्रशुल्क ने 30 दिन का मुक्त ठहराव समय प्रदान किया है। 2015 में टीपी कन्टेनरों के लगभग 180,000 टीईयूस होने की प्रत्याशा है। ऐसे कन्टेनरों के लिए अधिक ठहराव दिवसों की अपेक्षा के साथ स्थानीय कन्टेनरों के लिए यार्ड स्थान आबंटन काफी प्रभावित होगा। परिणामतः भीड़-भाड़ बढ़ेगी। मुक्त भण्डारण दिवसों के प्रस्तावित यौक्तिकीकरण से टीपी कंटेनरों के लिए अपेक्षित भू-स्थान उपलब्ध कराया जा सकेगा और टर्मिनल अधिक अतिरिक्त प्रमात्रा को प्रहस्त कर सकने में सक्षम होगा। मुक्त ठहराव दिवसों के प्रस्तावित

यौक्तिकीकरण के परिणाम स्वरूप संशोधित यार्ड क्षमता 5,95,040 टीईयूएस होती है यह मानक कि पल्ल मुक्त दिवसों का यौक्तिकीकरण करेगा और सीमा शुल्क ठहराव समय का उपक्रमण 3 दिन आयात और 3 दिन निर्यात तक गिर जायेगा ।

- (vi). 2008 में हमारे प्रशुल्क आवेदन में और परवर्ती आवेदन में हमने अनुरोध किया था कि लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि को 7 दिन से घटाकर 3 दिन कर दिया जाए । मुक्त दिवसों को 7 दिन से घटाकर 3 दिन करने के इस अनुरोध की एक बाधा यह बतायी गई थी कि कंटेनर स्टोर करने के लिए टर्मिनल के बाहर पर्याप्त अवसरचना की कमी है । 2009 में वहां केवल दो कंटेनर भाटक केन्द्र (सीएफएस) थे और 2014 में 7 सीएफएस है तथा आगमी कुछेक महीनों में अतिरिक्त सीएफएस के उपलब्ध होने की संभावना है । इन सीएफएस की क्षमता (जैसी उनसे प्राप्त की है ) प्रस्तुत है, जो कुल मिलाकर 1080 भू-स्थान है । इसके अतिरिक्त कोटायम और मथिलाकम में अन्तर्देशीय कंटेनर डीयू(आईसीडी) भी चल रहे हैं । अतः वर्तमान में लदे कंटेनरों को इन सभी सीएफएस से हटाये जाने को सुविधाजनक बनाने के लिए पर्याप्त अवसरचनात्मक विकास उपलब्ध है और यह सुनिश्चित किया जाता है कि मुक्त भण्डारण दिवसों के यौक्तिकीकरण से व्यापार को कोई असुविधा नहीं होगी ।

(vii). (ख). **सीमा शुल्क आयुक्त की संस्तुति :**

(आईजीटीपीएल ने मुक्त ठहराव समय में घटौती के लिए सीमा शुल्क आयुक्त की संस्तुति के बारे में बताया है जिस पर पहले ही ऊपर पैरा 3 में स्पष्ट किया गया है । अतः यहां दोहराया नहीं जा रहा । )

- (viii). आयुक्त सीमा शुल्क द्वारा उल्लिखित ठहराव समय स्पष्टतः कंटेनरों की उतरायी से उनकी सुपुर्दगी तक के समय को लिया गया है । उतरायी टर्मिनल पर होती है और सुपुर्दगी अधिकतर सीएफएस स्थलों पर होती है जैसा कि आयुक्त ने बताया है । यहां यह उल्लेख करना संगत है कि कंटेनरों के ठहराव समय का एक बड़ा भाग तो टर्मिनलों द्वारा लिया जाता है इसलिए टर्मिनल पर मुक्त अवधि में किसी घटौती के परिणामस्वरूप कोचीन में कंटेनरों के कुल ठहराव समय में कमी आ जायेगी ।

5. उपरोक्त के आधार पर आईजीटीपीएल ने और अनुरोध किए हैं जिनका सारांश इस प्रकार है :

- (क). इस प्राधिकरण ने धारा 8 के अंतर्गत कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए मुक्त अवधि आईजीटीपीएल के दर मानों के 8 भण्डार प्रभार निम्नानुसार निर्धारित किये थे ।

**कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि (दिवस)**

लदे	खाली	यानांतरण लदे	यानांतरण खाली
7	3	30	15

- (ख). आईसीटीटी पर कंटेनरों की ठहराव समय आयुक्त सीमा शुल्क की स्थिति की संपुष्टि करता है, जैसा नीचे देखा जा सकता है

आईसीटीटी पर 2014 में कंटेनरों का औसत ठहराव समय ( दिवस) आयात लदे	निर्यात लदे
16.3	4.4

- (ग). आईसीटीटी पर आयात कंटेनरों का ठहराव समय आयुक्त सीमा शुल्क द्वारा उल्लिखित देश के अन्य पल्लों पर 5-6 दिनों के कुल ठहराव समय के प्रति अत्यधिक उंचा है । मामला यह भी है कि निर्यात कंटेनरों का ठहराव समय आयात कंटेनरों की अपेक्षा काफी कम है । निर्यात कंटेनरों की अपेक्षा आयात कंटेनरों के लिए ठहराव समय अधिक महत्वपूर्ण है क्योंकि आयात कंटेनर निकास किये जाने की प्रतीक्षा में रहते हैं और उसके पश्चात कार्गो की आगे आवाजाही के लिए निर्यात कंटेनर रिलीज किये जाते हैं और वे अपने गंतव्य स्थल की ओर चलते हैं । जबकि आयात और निर्यात दोनों

ही तरह के कंटेनरों के लिए न्यूनतम संभव ठहराव समय होना महत्वपूर्ण होता है, परंतु आयात कंटेनरों के लिए ठहराव समय को कम करना अधिक तर्कसंगत है क्योंकि भारत के निर्यात कंटेनरों को उनके विदेशी गंतव्य स्थलों पर आयात कंटेनरों की अपेक्षा कम ठहराव समय मिलता है।

- (घ). आईसीटीटी पर कोचीन में ठहराव समय की तुलना में देश में अन्य बड़े कंटेनर टर्मिनलों से करने से पता चलता है कि आईसीटीटी कोचीन में वास्तव में उच्चम ठहराव समय है जैसा कि नीचे देखा जा सकता है।

**विभिन्न पत्तनों पर आयात लदे कंटेनरों का औसत ठहराव समय (दिनों में)**

कोचीन (आईसीटीटी)	तूतीकरण पीएसए	तूतीकोरन डीबीजीटी	चेन्नई (सीसीटीएल)	मुम्बई (एनएसआईसीटी)
16.3	3	3	2.17	2.5

- (ङ.). आईसीटीटी पर कोचीन में ठहराव समय की तुलना में देश में अन्य बड़े कंटेनर टर्मिनलों से करने से पता चलता है कि आईसीटीटी कोचीन में वास्तव में उच्चम ठहराव समय है जैसा कि नीचे देखा जा सकता है।

**विभिन्न पत्तनों पर आयात लदे कंटेनरों का औसत ठहराव समय (दिनों में)**

	कोचीन (आईसीटीटी)	तूतीकरण पीएसए	तूतीकोरन डीबीजीटी	चेन्नई (सीसीटीएल)	मुम्बई (एनएसआईसीटी)
लदे	7	5	2	3	3
खाली	3	5	2	3	0
यानांतरण लदे	30	15	15	30	7
यानांतरण खाली	15	15	15	30	0

- (च). ऐसे साक्ष्य हैं जहां कम ठहराव समय से व्यापार को लाभ हुआ है। कार्गो के समग्र ठहराव समय में निहित मुख्य पक्ष सीमा शुल्क (क्लीयरेंस प्रक्रिया) पत्तन /टर्मिनल(भण्डारण सहित संचालन) और आयातक /निर्यातक (माल सूची प्रबंधन) कार्गो ठहराव समय में किसी कटौती से व्यापार की कारबार लागत में कमी आयेगी जो आयातकों/निर्यातकों के लिए लाभप्रद है। प्रभावी सूचना प्रबंधन प्रणाली, अतिरिक्त भण्डार समय को सीमित करने पर प्रोत्साहन और सुग्राह्य सीमा शुल्क प्रक्रियाएं कम ठहराव समय के मुख्य संचालक हैं। औसत भारतीय पत्तन इस केपीआई में उत्तम अंतरराष्ट्रीय प्रक्रियाओं से बहुत पीछे है जैसा कि सरकार द्वारा कराये गए विभिन्न अध्ययनों द्वारा सूचित किया गया है।

- (छ). जबकि यह महत्वपूर्ण है कि सभी पक्ष सीमा शुल्क पत्तन और आयातक /निर्यातक ठहराव समय को कम करने में अपनी अपनी अहम भूमिका निभाये क्योंकि सीमा शुल्क और पत्तनों द्वारा सुव्यवस्थित परिवर्तन किया जाना संभावित है। आयात कार्गो के ठहराव समय के लिए सीबीईसी द्वारा 72 घण्टे(3दिन) का निर्धारित लक्ष्य देश में सभी सीमा शुल्क विरचनाओं द्वारा मार्च 2015 तक प्राप्त किया जाना है जिसका उल्लेख वर्तमान मामले में आयुक्त सीमा शुल्क कोचीन द्वारा एक मुद्दे के रूप में किया गया है। सीबीईसी इस लक्ष्य को प्राप्त करने में निकासी प्रक्रियाओं में सुव्यवस्थित परिवर्तन करेगा। इसी बीच पत्तन मुफ्त भण्डारण के एक स्तर से इतर कंटेनरों या कार्गो को भंडारण में रखने पर हतोत्साहित कर सकते हैं जिसे एक निश्चित मुक्त अवधि निर्धारित करके प्राप्त किया जा सकता है। यह भी मामला बनता है कि मुक्त अवधि के पश्चात समान्यतः पत्तन /टर्मिनल के प्रगामी भण्डारण प्रभार होते हैं जो इस उद्देश्य को ध्यान में रखकर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित होते हैं।

- (ज). लेकिन आयातकों/निर्यातकों के मामले में, जो नानाविध होते हैं, पूर्णतः लागू नहीं किया जाता। आयातकों/निर्यातकों की ओर से कार्गो/कंटेनरों की निकासी सीमा शुल्क एजेंटों (वर्तमान में इन्हे सीमा शुल्क दलाल कहा जाता है) आयुक्त सीमा शुल्क कोचीन के विश्लेषण के आधार पर सूचीबद्ध कार्यकलाप आयातकों की ओर से इन एजेंटों द्वारा किये जाते हैं। कंटेनरों की निकासी टर्मिनल में मुक्त अवधि की समाप्ति पर आरंभ की जाती है।
- (झ). टर्मिनल पर कंटेनरों के लम्बे भण्डारण के लिए स्पष्ट हतोत्साहन, जो अंततः कंटेनरों के कुल ठहराव समय में जुड़ जायेगा (टर्मिनल+सीएफएस) परिणामस्वरूप व्यापार उच्च कारोबार लागत में परिवर्तित होगा जिससे टर्मिनल पर कम मुक्त अवधि निर्धारित करने में सहायता मिलेगी।
- (ञ). टर्मिनल के अत्याधुनिक उपस्करों सहित नया होने के कारण अन्य प्रतियोगी टर्मिनलों की अपेक्षा सापेक्ष रूप से उच्च प्रशुल्क होता है। परिमाण की कमी के कारण बड़े पोत परिवहन जहाज नियमित रूप से आने के लिए ऐसे टर्मिनल से बचते हैं और टर्मिनल व्यापार के लिए सामान्यतः मंहगा हो जाता है। इसलिए आईसीटीटी के लिए अति आयामी कंटेनरों को आकर्षित करना न केवल प्राथमिक पृष्ठ प्रदेश के लिए, जहां इसे स्पष्ट लाभ होता है, महत्वपूर्ण हो जाता है बल्कि द्वितीय और तृतीय पृष्ठ प्रदेश से भी जो अन्य प्रतियोगी कंटेनर टर्मिनलों के साथ बांटे जाते हैं। कोचीन पत्तन और आईजीटीपीएल द्वितीय और तृतीय पृष्ठ प्रदेशों कंटेनरों को आकर्षित करने को लक्ष्य बनाने में प्रयासरत है जिसके लिए कम पत्तन प्रभार और कम कारबार लागत अनिवार्य है। इस क्रम में ओडी कंटेनरों के लिए न्यूनतम संभव ठहराव समय होना भी एक उद्देश्य होता है जिसका व्यापार पर लाभप्रद लागत प्रभाव भी पड़ेगा। पत्तन न्यास और आईसीटीटी ऐसे प्रयत्नों से परिमाण बढ़ाना चाहते हैं।

6.1. उपरोक्त के संदर्भ में आईजीटीपीएल ने देश में बड़े कंटेनर टर्मिनलों के अनुरूप लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि को वर्तमान 7 दिन से घटाकर 3 दिन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि प्रस्तावित कटौती अत्यधिक है, इसके लिए व्यापार और एजेंटों को सामंजस्य स्थापित करना होगा अतः प्रचालक ने यह भी प्रस्ताव किया है कि घटौती को दो चरणों में प्रभावी किया जायेगा। इसलिए आरंभ में मुक्त अवधि 1.1.2015 से 5 दिन करने का प्रस्ताव है। दूसरे चरण में 1.4.2015 से 3 दिन निर्धारित करने का प्रस्ताव है। अन्य सभी श्रेणियों के कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि यथावत रहेगी। पहले चरण में मुक्त अवधि को घटाकर 7 से 5 दिन करने और दूसरे चरण में 5 दिन से 3 दिन करने के परिणाम स्वरूप भंडारण प्रभार वर्तमान अनुसूची के अनुसार उतने ही दिनों के लिए वहीं दरें रखने का प्रस्ताव है पहले स्लैब में 8 दिन और दूसरे स्लैब में 15 दिन। खाली कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि 3 दिन निर्धारित है। यानांतरण लदे कंटेनरों के लिए निर्धारित 30 दिन और यानांतरण खाली कंटेनरों के लिए निर्धारित 15 दिन को परिवर्तित करना प्रस्तावित नहीं है।

6.2. लदे कंटेनर के लिए वर्तमान दरमानों के अनुसार कंटेनरों के लिए प्रचलित मुक्त अवधि (दिन) इस प्रकार है :

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग पर					
	विदेशगामी (यूएस\$ में)			तटीय (रु० में)		
	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर
लदे कंटेनर						
(i) पहले 7 दिन	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त
(ii) 8-15 दिन	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
(iii) 16-30 दिन	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
(iv) तत्पश्चात	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05

[आईसीटीटी के लिए वर्तमान दरमानों के सामान्य नोट (x) उपर निर्धारित दर 01.01.2011 से 01.01.2015 तक 3.48 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के अधीन है।]

6.3. जैसा कि पहले बताया गया है आईजीटीपीएल का मुफ्त अवधि को निम्नानुसार 2 चरणों में घटाने का प्रस्ताव है :

**लदे कंटेनरों के लिए प्रस्तावित मुफ्त अवधि- (दिन)**

(i) चरण I – 01.01.2015 से प्रभावी

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग पर					
	विदेशगामी (यूएस\$ में)			विदेशी सामग्री (यूएस में)		
	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर
लदे कंटेनर						
i) प्रथम 5 दिन	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त
ii) अगले 8 दिन	6.19	12.39	18.56	269.87	539.72	809.52
iii) अगले 15 दिन	12.39	24.76	37.16	539.67	1079.34	1619.01
iv) तत्पश्चात्	24.76	49.54	74.30	1079.38	2158.78	3238.17

(ii). चरण II - 01.04.2015 से प्रभावी

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग पर					
	विदेशगामी (यूएस\$ में)			विदेशी सामग्री (यूएस में)		
	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर
लोड कंटेनर						
i) पहले 3 दिन	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त
ii) अगले 8 दिन	6.19	12.39	18.56	269.87	539.72	809.52
iii) अगले 15 दिन	12.39	24.76	37.16	539.67	1079.34	1619.01
iv) तत्पश्चात्	24.76	49.54	74.30	1079.38	2158.78	3238.17

[प्रस्तावित अनुसूची में आईजीटीपीएल द्वारा दर्शायी दरे आईजीटीपीएल की वर्तमान दरमानों में सामान्य नोट (\*) के अनुसार 3.48 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के पश्चात् दर्शायी गई हैं। वार्षिक वृद्धि 1.1.2011 से 01.01.2015 तक प्रभावी है।]

6.4. आईजीटीपीएल ने इस प्राधिकरण को आईसीटीटी में लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि भिन्न समय से लागू करने के दो चरणों के प्रस्ताव पर विचार करने और देश में अन्य कंटेनर टर्मिनलों के अनुरूप आयात और निर्यात कंटेनरों के ठहराव समय को घटाने की मंशा को ध्यान रख कर अनुमोदित करने का अनुरोध किया है जिससे व्यापार को आयात और निर्यात की लागतों को घटाने से लाभान्वित होगा तथा परिणाम स्वरूप टर्मिनल पर भीड़-भाड़ भी घटाने में सहायक होगा।

6.5. इसके अतिरिक्त आईजीटीपीएल ने बताया है कि मुक्त दिवसों में घटौती से राजस्व पर कोई बड़ा प्रभाव पड़ने की प्रत्याशा नहीं है क्योंकि बक्सों को संशोधित मुक्त दिवसों और सीमाशुल्क प्रयत्नों से हटा लिया जायेगा। आईसीटीटी टर्मिनल के आरंभ की तारीख से ही निरंतर घाटे में है और इसलिए राजस्व में मामूली सी वृद्धि से पूंजी पर प्रतिफल पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार वित्तीय प्रतिफलों का सारांश इस प्रकार है :-

(करोड़ ₹0 में )

विवरण	वित्त वर्ष 2011-12	वित्त वर्ष 2012- 13	वित्त वर्ष 2013- 14
राजस्व	150.90	161.20	162.40
हानि लेखा परीक्षित लेखा के अनुसार	123.07	103.30	115.54
हानि राजस्व अंश रहित	73.51	49.90	61.72

6.6. आईजीटीपीएल ने अपनी अंतिम अभियुक्ति में बताया है कि टर्मिनल अवसंरचना का उद्देश्य उच्चतम उत्पादकता प्रदान करना और उन पोतों का तीव्रता से लौटना, जो टर्मिनल में आते हैं और अन्य उपभोक्ता के लिए टर्मिनल का उद्देश्य कंटेनरों की तीव्रता से निकासी और सुपुर्गों प्रदान करना होना चाहिए। यार्ड में जमघट हो जाने से ये दोनों ही उद्देश्य प्राप्त नहीं हो पायेंगे।

7. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईजीटीपीएल के 18 दिसम्बर, 2014 के प्रस्ताव की एक प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 8 जनवरी, 2015 के पत्र के द्वारा उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजी गई। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ को फीडबैक सूचना के रूप में आईजीटीपीएल को भेजी गई थी। आईजीटीपीएल ने अपने 29 मई 2015 के पत्र के द्वारा प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा उठाये गए मुद्दों पर सामान्य टिप्पणियाँ प्रस्तुत की।

8.1. सीओपीटी परिसर में 22 मई 2015 को संदर्भाधीन मामले में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में आईजीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव का पावर पाइंट प्रस्तुतिकरण दिया। सीओपीटी, आईजीटीपीएल और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में सीमा-शुल्क उपायुक्त ने विषयक प्रस्ताव पर आयुक्त सीमा-शुल्क कार्यालय के 5 जनवरी, 2015 के परिपत्र संख्या 2/2015 के साथ एक नोट प्रस्तुत किया।

9. संयुक्त सुनवाई के दौरान कोचीन वाणिज्य उद्योग मण्डल (सीसीसीआई) ने अपने 22 मई, 2015 के पत्र के द्वारा पूर्व में भेजी गई अपनी टिप्पणियों को पुनः दोहराया।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण संगत पक्षों को अलग से भेजे जायेंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

11. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है।

- आईजीटीपीएल द्वारा परिचालित अंतरराष्ट्रीय कंटेनर यानांतरण टर्मिनल के वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण ने 5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008- आईजीटीपीएल के द्वारा अनुमोदित किये थे। आईसीटीटी के लिए वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों की वैधता 31 दिसम्बर, 2015 तक है।
- आईजीटीपीएल द्वारा दायर प्रस्ताव में वर्तमान दरमानों में लदे कंटेनरों के संबंध में निर्धारित मुक्त अवधि को दो चरणों में 7 दिन से घटा कर 3 दिन करना है। आईजीटीपीएल का प्रस्ताव सीमा शुल्क आयुक्त कोचीन द्वारा सीओपीटी को लिखे पत्र के आधार पर प्रस्तुत किया लगता है जिसमें उल्लेख किया गया है कि नवम्बर, 2014 माह में आईसीटीटी स्थित आयात कंटेनरों का उच्चतम ठहराव समय 15.36 दिवस है जिसका कारण मुक्त दिवसों की अधिक संख्या होना है अर्थात् आईजीटीपीएल के दरमानों में निर्धारित 7 दिन। सीमा शुल्क आयुक्त ने बताया है कि केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड (सीबीईसी) ने सीमा शुल्क औपचारिकताएं पूरी करने के लिए 72 घण्टे (3 दिन) का लक्ष्य निर्धारित किया है। अन्य महापत्तल न्यासों की तुलना में आईसीटीटी में मुक्त दिवसों की अधिक संख्या होने से

सीबीईसी द्वारा निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने में उसके विभाग की कार्यकुशलता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है अतः सीमा शुल्क आयुक्त न लदे आयात कंटेनरों की मुक्त अवधि को घटाने की पुरजोर संस्तुति की है।

- (iii). जैसा कि पूर्व के पैराओं में प्रस्तुत सारणीबद्ध वास्तविक स्थिति में आयात कंटेनरों के पोत के आगमन की तारीख से प्रभार रहित होने तक के कार्यकलाप - वार ठहराव समय को दर्शाया गया है जो नवम्बर, 2014 माह में 15.36 दिवस बैठा है। कथित सारणी से यह देखा जा सकता है कि आईसीटीटी पर आयात कंटेनरों का कुल ठहराव समय 15.36 दिवस है। सीमा शुल्क द्वारा दो कार्य कलापों के लिए अर्थात् (क) आगम पत्र से सीमा शुल्क निर्धारण तक और (ख) आगम पत्र के पंजीकरण से प्रभार रहित होने तक लिया गया समय 3.61 दिवस होता है। सीमा शुल्क आयुक्त ने यह इंगित किया है कि इस समयावधि को मार्च 2015 तक घटा कर दो दिन किया जाना है ताकि सीबीईसी द्वारा निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त किया जा सके।

सीमा शुल्क आयुक्त ने यह भी सूचित किया है कि 15.36 दिवस के कुल औसत ठहराव समय में से 8.95 दिन का एक बहुत बड़ा भाग आयातक द्वारा प्रथम कार्यकलाप के लिए लगा दिया जाता है यानी पोत के आगमन की तारीख से आगम पत्र दाखिल करने तक। चूंकि लदे आयात कंटेनर की मुक्त अवधि 7 दिन निर्धारित है सीओपीटी, आईजीटीपीएल तथा सीमा शुल्क आयुक्त की यह राय है कि आयातक की प्रवृत्ति कंटेनर को सीएफएस तक ले जाने की कार्रवाई आईसीटीटी में उपलब्ध 7 मुक्त दिवस अवधि के पूरा होने के बाद ही की जाती है। जिसे प्रदान किये गए ब्यौरे के अनुसार प्रथम कार्यकलाप के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं द्वारा क्रमशः 3.53 दिन और 4.05 दिन लिये जाने की तुलना में 6.27 दिन लग जाते हैं यानी पोत के आगमन की तारीख से आगम पत्र दर्ज कराने तक।

अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर आयात लदे कंटेनर के लिए मुक्त अवधि अर्थात् पीएसए एलआईसीएल टर्मिनल लिमिटेड (पीएसएसआईसीएल) 5 दिन; चेन्नई इंटरनैशनल टर्मिनल प्रा0 लिमिटेड (सीआईटीपीएस) 3 दिन; न्हावा शेवा इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटीएल) 3 दिन; गेटवे टर्मिनल इण्डिया प्रा0 लिमिटेड (जीटीआईपीएल) 3 दिन और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा0 लि0 (वीसीटीपीएल) 3 दिन है। इस प्रकार संक्षेप में प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अधीन महापत्तन न्यासों में प्रचालित सभी कंटेनर टर्मिनलों पर आयात लदे कंटेनरों की मुक्त अवधि 3 दिन है, सिवा पीएसएलआईसीएल के, जहां यह 5 दिन है। आईजीटीपीएल ने सही इंगित किया है कि आईसीटीटी कंटेनर के लिए आईजीटीपीएल में आयात लदे कंटेनर की मुक्त अवधि अन्य महापत्तन न्यासों में अन्य कंटेनर टर्मिनलों में निर्धारित मुक्त अवधि की तुलना में उच्चतम है। सीओपीटी और साथ ही सभी शुल्क आयुक्त ने मत व्यक्त किया है कि आईसीटीटी की मुक्त अवधि को घटाने का ठोस मामला बनता है।

- (iv). आईजीटीपीएल के दरमानों में लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि और भण्डारण प्रभार निर्धारित है जो आयात और निर्यात लदे कंटेनरों के लिए समान रूप से लागू होते हैं और आईजीटीपीएल का प्रस्ताव मुक्त अवधि को यौक्तिकीपरक बनाना और लदे कंटेनरों का स्लैब ढांचा तैयार करने से संबंधित है। आईजीटीपीएल ने लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि को यौक्तिकीपरक बनाने (यानी घटाने) का प्रस्ताव किया है। यह देखा गया है कि मुक्त अवधि और भंडार प्रभार अन्य महापत्तन न्यासों में स्थित कंटेनर टर्मिनलों पर आयात लदे और निर्यात लदे कंटेनरों के लिए अलग-अलग है। आईजीटीपीएल को सलाह जाती है कि वे अपने दरमानों की समीक्षा के समय अन्य कंटेनर टर्मिनलों से प्राप्त स्थिति के अनुसार आयात लदे और निर्यात कंटेनरों के लिए अलग-अलग भण्डार प्रभारों का प्रस्ताव करें। आईजीटीपीएल ने कंटेनरों की अन्य श्रेणियों के लिए अर्थात् खाली कंटेनर यानांतरण कंटेनर खाली और यानांतरण कंटेनर लदे के लिए किसी आशोधन का कोई प्रस्ताव नहीं किया है।

- (v). प्रयोक्ता संघो ने जैसे सीएसए, सीसीसीआई और सीसीएचए ने आईजीटीपीएल के प्रस्ताव पर आपत्ति की है। प्रथमतः यह उनका मामला है कि आईजीटीपीएल अभी तक 1 मिलियन टीईयू क्षमता प्राप्त नहीं कर पाई है और इसलिए टर्मिनल पर जमघट की कोई संभावना नहीं है। अतः संघो ने यह दलील दी कि ठहराव दिवसों में घटौती की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि टर्मिनल के भीतर पर्याप्त अनुप्रयुक्त स्थान उपलब्ध है। प्रयोक्ता संघो की इस दलील के प्रति, आईजीटीपीएल ने इंगित किया कि 2.5 की स्टेक-उंचाई के साथ और आयात के लिए 4 दिवस तथा निर्यात के लिए 2 दिनों के ठहराव समय के मानदण्डों के अनुसार वार्षिक यार्ड क्षमता 400000 टीईयूएस के लगभग बनती है जो वर्तमान परिमाण स्तरों के लिए पर्याप्त है। लेकिन आयात के लिए 7.5 दिन और निर्यात के लिए 4.3 दिन के औसत स्तर पर संबंधित ठहराव दिवसों से वार्षिक यार्ड क्षमता 203700 टीईयूएस तक कम हो जाती है। आईजीटीपीएल ने 3.2 की उच्च स्टेक उपयोगिता द्वारा यार्ड की दक्षता को बढ़ाया है और संवर्धित स्टेक उपयोगिता से

अतिरिक्त स्थानांतरण की लागत में वृद्धि होना अनिवार्य हो गया जिसे आईजीटीपीएल वहन कर रहा है। संवर्धित औसत स्टैक उंचाई के साथ 7.5 के औसत ठहराव समय के परिणामस्वरूप वर्तमान वार्षिक यार्ड क्षमता 372481 टीईयूएस बनती है। संक्षेप में, आईजीटीपीएल ने यह दलील देनी चाही कि स्टैक उंचाई में अपनी दक्षता द्वारा इसने यार्ड क्षमता को बढ़ा दिया है। 3.2 की संवर्धित स्टैक उपयोगिता के साथ और आयात के लिए 4 दिन और निर्यात के लिए 2 दिन के ठहराव समय से इसके पास यार्ड में क्षमता बढ़कर 505000 टीईयूएस हो जायेगी। इसका अर्थ यह है कि आईजीटीपीएल ने प्रयोक्ता संघों की इस दलील के प्रति कि टर्मिनल के भीतर पर्याप्त उपयोगी स्थान उपलब्ध है अपनी यार्ड क्षमता का अत्यधिक संवर्धन किया है। आईजीटीपीएल की दलील में दम है।

प्रयोक्ता संघों द्वारा दी गई अगली दलील कि मुक्त दिवसों में घटौती से आयातकों की भंडार लागत में वृद्धि होगी। आईजीटीपीएल ने ठीक ही कहा है कि मुक्त दिवसों में घटौती का प्रयोजन टर्मिनल से कंटेनरों को तीव्रता से हटाने को प्रोत्साहित करना है। आईजीटीपीएल का मत कि अतिरिक्त लागत भी वहन करनी होगी यदि कंटेनर वर्तमान समय सीमा के अनुसार हटाये जायेंगे यह नोट करने लायक है।

तीसरे सीसीएचएए ने 22 दिसम्बर, 2014 को स्थायी व्यापार सुविधा समिति (पीटीएफसी) में सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा किये गए उल्लेख कि ठहराव समय घट कर 5-6 दिन हो गया है का हवाला देते हुए ध्यानाकर्षित किया कि व्यापार सुविधा का दुरुपयोग नहीं करता। इस संबंध में यह नोट किया गया कि 22 मई, 2015 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में जो 22 दिसम्बर, 2014 को आयोजित टीएफसी की बैठक के बाद हो रही है सीमा शुल्क ने यह दलील दी कि मुक्त अवधि पर पुनर्विचार के लिए यह ठोस मामला है। यह प्राधिकरण सीमा शुल्क के इस मत पर कि आईजीटीपीएल ने कंटेनर को टर्मिनल के भीतर रोक रखने के लिए 7 दिन का मुफ्त समय देने के कारण ठहराव अधिक होता है एक ओर कर देने की स्थिति में नहीं है। विशेष रूप से सीमा शुल्क आयुक्त ने मत व्यक्त किया है कि 7 दिन के इस मुक्त समय से आयात कंटेनरों के सीएफएस को ले जाने में विलम्ब और कथित मुक्त अवधि के पूरा होने तक आगम पत्र को दर्ज न कराने की प्रवृत्ति बन रही है।

(vi). आईजीटीपीएल का अनुरोध कि वर्ष 2008 में आईसीटी के लिए प्रशुल्क के आरंभिक निर्धारण के दौरान कंटेनरों के भंडारण के लिए टर्मिनल के बाहर पर्याप्त सीएफएल की कमी थी इसलिए उस समय 7 दिन की मुक्त अवधि का औचित्य विचारणीय है। परंतु वर्तमान में आईजीटीपीएल ने सूचित किया है कि पड़ौस में पर्याप्त अवसंरचना विकास हुआ है और पर्याप्त सीएफएस सुविधाएं उपलब्ध हैं इसलिए व्यापार को आयात लदे कंटेनरों को मुक्त भंडारण अवधि का यौक्तिकीकरण करने से असुविधा नहीं होगी। इसके अतिरिक्त, जैसा कि पहले बताया गया है, उस समय की स्थितियों के अनुसार अपर्याप्त सीएफएस के कारण आईसीटीटी के लिए निर्धारित मुक्त अवधि को अन्य महापत्तन न्यासों में वीओटी प्रचालकों द्वारा प्रचालित अन्य कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनलों पर आयात लदे कंटेनरों पर मुक्त अवधि की तुलना में काफी अधिक के रूप में देखा जा सकता है।

(vii). यह ध्यान में रखकर कि लदे कंटेनरों की मुक्त अवधि में प्रस्तावित घटौती एक बारगी 7 दिन से 3 दिन कर देने से व्यापार प्रभावित हो सकता है आईजीटीपीएल ने मुक्त अवधि को दो चरणों में घटाने का प्रस्ताव किया। प्रथम चरण में आईजीटीपीएल ने 1 जनवरी 2015 से 7 दिन से घटा कर 5 दिन करने और दूसरे चरण में 1 अप्रैल, 2015 से 5 दिन से घटाकर 3 दिन करने का प्रस्ताव किया ताकि व्यापार उसके द्वारा प्रस्तावित यौक्तिकीपरक मुक्त दिवसों से परिचित हो जाये।

चूंकि विचलन अवधि पहले ही पूरी हो चुकी है और यह समझते हुए कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश अगस्त 2015 के आस-पास लीड अवधि समाप्त हो जाने के पश्चात ही प्रभावी होगा यह उचित समझा जाता है कि मुक्त अवधि में कटौती का प्रथम चरण यानी 7 से 5 दिन करना। 1 सितम्बर, 2015 से और दूसरा चरण यानी 5 दिन से 3 दिन करना 1 दिसम्बर, 2015 से प्रभावी होगा।

(viii). (क). वर्तमान दरमानों में 7 दिन की मुक्त अवधि के पश्चात 20' लदे कंटेनर के लिए भण्डारण प्रभारों की यूनिट दर यूएस\$ 5.40 प्रति दिन 8 से 15 दिन (यानी 15 दिन के लिए) और उसके पश्चात की अवधि के लिए यूएस\$ 21.60 दिन की दर से निर्धारित है। आईसीटीटी की वर्तमान दरमान के अंतर्गत 2-सामान्य नोट (x) बताता है कि इस प्राधिकरण द्वारा आईसीटीटी के लिए दरों में अनुमोदित प्रत्येक वर्ष की पहली जनवरी को

3.48 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष में प्रचलित प्रशुल्कों के संदर्भ से होगी। पहली ऐसी वृद्धि 1 जनवरी, 2011 से प्रभावी होगी और अंतिम 1 जनवरी 2015 को।

मुक्त अवधि के यौक्तिकीकरण करने में आईजीपीएल प्रथम चरण में 8 दिन के लिए विद्यमान यूएस\$ 6.19 दिन की दर को 5 दिन की मुक्त अवधि के पश्चात प्रभावी करना प्रस्तावित किया है। इससे वर्तमान 8-15 दिन का स्लैब 6-13 दिन का हो जाता है और अगले 15 दिन के लिए यूएस\$ 12.39/दिन के वर्तमान 15 से 30 दिन स्थान पर 14 से 28 दिन का स्लैब बनता है और उसके बाद की अवधि के लिए यूएस\$ 24.76/दिन।

इसी प्रकार दूसरे चरण के पश्चात आईजीटीपीएल ने 8 दिनों के लिए यूएस\$ 6.19/दिन की वर्तमान दर 3 दिन की मुक्त अवधि के पश्चात लागू होगी। इससे वर्तमान 8-15 दिन के स्लैब के स्थान पर 4-11 दिन का स्लैब बनता है अगले 15 दिन के लिए यूएस \$ 12.39 प्रतिदिन यानी 15-30 दिन के वर्तमान स्लैब के स्थान पर 12-16 दिन का स्लैब बनता है और उसके पश्चात यूएस\$ 24.76/दिन की दर लागू होगी।

यह देखा गया है कि आईजीटीपीएल ने अपने दरमानों में निर्धारित कथित नोट के अनुसार लागू वृद्धि कारक के साथ दरों को अद्यतन किया है। दर में वृद्धि, दरमान में संगत नोट द्वारा शासित है, और इसलिए मात्र लदे कंटेनरों के संदर्भ में वृद्धि दर निर्धारित करना संगत नहीं होगा।

(ख). यद्यपि प्रस्ताव मुख्यतः लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि को यौक्तिकीपरक (घटाना) बनाने के लिए रखा गया है आईजीटीपीएल का प्रस्ताव व्यापार/आयातकों को दो प्रकार से प्रभावित करेगा। प्रथम, मुक्त अवधि में घटौती से यानी दो चरणों में 7 दिन से 5 दिन और तत्पश्चात 3 दिन करने से यदि उन्होंने मुक्त अवधि के भीतर कंटेनरों को नहीं हटाया तो उन्हें भंडार प्रभार देना पड़ेगा। इसके अतिरिक्त, आईजीटीपीएल द्वारा अपनायी गई पद्धति से व्यापार को वर्तमान मुक्त अवधि में घटौती की सीमा तक आगामी क्रमिक स्लैबों के लिए अधिक दर पर भंडारण प्रभार देना अपरिहार्य हो जायेगा, जैसा कि उपर स्पष्ट किया जा चुका है। प्रयोक्ता के साथ-साथ सीओपीटी ने इंगित किया है कि आईजीटीपीएल में वर्तमान भंडारण प्रभार तूतिकोरिन और चेन्नई के पडौसी कंटेनर टर्मिनलों की तुलना में स्वयं ही अधिक है। सीओपीटी ने विशेष तौर पर यह कहा है कि वह मुक्त अवधि में घटौती के आईजीटीपीएल के प्रस्ताव से सहमत है, इसने यह भी सुस्पष्ट कहा है कि भंडारण प्रभार इसके आईजीटीपीएल के साथ रियायत करार (सीए) के अनुच्छेद 4.2 के अनुसार अंतराष्ट्रीय कंटेनर यानांतरण हबों की तुलना में प्रतियोगी होने चाहिए। सीए के खण्ड 4.2 के अनुसार प्रशुल्क अंतराष्ट्रीय कंटेनर यानांतरण हबों के और क्षेत्र में बड़े प्रतियोगी प्लतनों के वर्तमान प्रशुल्क स्तर के साथ प्रतियोगी होना होगा। अब की जा रही प्रक्रिया लदे कंटेनरों की मुक्त अवधि को कम करने तक सीमित है। यह प्राधिकरण आईजीटीपीएल और सीओपीटी को अनुरोध करता है कि वे प्रयोक्ता के साथ-साथ सीओपीटी कि चिंताओं का निवारण करें और आईजीटीपीएल से भी अनुरोध करता है कि वह अपने दरमानों के संशोधन का प्रस्ताव करते समय जो दिसम्बर, 2015 में संशोधन के लिए अपेक्षित है, सीओपीटी से भी विचार विमर्श करे, जैसा कि खण्ड 4.2 में विनिर्दिष्ट है।

(ग). अब के लिए लदे कंटेनरों की मुक्त अवधि को घटाना ही पर्याप्त है। परिणामतः प्रथम प्रभार्य स्लैब प्रथम चरण में 6-15 दिनों का और दूसरे चरण में 4 से 15 दिन के रूप में, अन्य स्लैबों से छेड़छाड़ किये बिना, आशोधित किया जाता है। इससे आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित स्लैबों की तुलना में प्रयोक्ताओं को कुछ राहत मिलेगी। स्लैबों में से प्रत्येक स्लैब के लिए दरें वर्तमान दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार ही हैं न कि आईजीटीपीएल द्वारा समाविष्ट किये जाने के लिए संवर्धित प्रस्तावित दरें।

(ix). सीईपीसी ने कच्चे काजू पर मुक्त अवधि को बढ़ाकर 14 दिन करने का अनुरोध किया है और इसके लिए अफ्रीकी देशों में प्रलेखन व्यवस्था का दृष्टांत प्रस्तुत किया है जहां से कच्चा काजू आयात किया जाता है। वहां प्रलेखन कार्य दक्ष नहीं होने के कारण प्रलेखों की प्राप्ति में विलम्ब होता है। यहां तक कि आईजीटीपीएल ने भी स्वीकार किया है कि अफ्रीकी देशों से प्रलेखन में विलम्ब होता है। आईजीटीपीएल ने सीईपीसी के अनुरोध पर विचार करना स्वीकार कर

लिया यदि सीईपीसी परिमाण पर गारंटी देगा। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों में रियायत /छूट दे सकती है यदि वह चाहे जो वाणिज्यिक निर्णय पर आधारित है। अतः आईजीटीपीएल इस उपलब्ध शिथिलता को ध्यान में रखकर यदि वह चाहे तो उनके वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर कार्गो कंटेनर की इस श्रेणी या किसी अन्य कार्गो कंटेनर की मुक्त अवधि बढ़ा सकती है।

(x). आईजीटीपीएल ने मुक्त अवधि में प्रस्तावित कटौती के राजस्व प्रभाव को प्रस्तुत नहीं किया है। इसने बताया है कि वर्तमान प्रशुल्क पर यह पहले से राजस्व हानि वहन कर रहा है। मुक्त अवधि में प्रस्तावित कटौती से आईजीटीपीएल किसी राजस्व प्रभाव की प्रत्याशा नहीं रखती। हर हाल में चूंकि आईजीटीपीएल के दरमानों में कुछेक महीनों में यानी दिसम्बर, 2015 में संशोधन के लिए प्रत्याशित है इसलिए अब अनुमोदित मुक्त अवधि में कटौती के प्रभावों सहित वास्तविक प्रशुल्क आदेश में विचारित अनुमानों पर प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के प्रयोज्य उपाबंधों के अनुसार परीक्षण किया जायेगा।

(xi). जैसा कि पहले बताया गया है कि आईजीटीपीएल की दरमानों में संशोधन दिसम्बर, 2015 में प्रत्याशित है। अतः आईजीटीपीएल के दरमानों के संशोधन के साथ-साथ भंडारण अनुसूची की भी समीक्षा की जायेगी।

12. परिणामतः और ऊपर दिये गए कारणों के लिए और सामूहिक ज्ञान के आधार पर लदे कंटेनरों के लिए मुक्त अवधि में कटौती के प्रस्ताव को लदे कंटेनरों के लिए वर्तमान भंडारण प्रभावों का अनुमोदन 5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल द्वारा आईजीटीपीएल के लिए अनुमोदित वर्तमान दरमानों में अनुसूची 8- भंडारण प्रभावों से प्रतिस्थापित करके किया जाता है जैसा अनुबंध में संलग्न है।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015]

#### अनुबंध

5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल द्वारा अनुमोदित आईजीटीपीएल के वर्तमान दरमानों की वर्तमान अनुसूची 8 के अंतर्गत अनुसूची 8 भंडारण प्रभावों में लदे कंटेनरों के लिए निर्धारित भण्डारण प्रभावों की वर्तमान अनुसूची की प्रतिस्थापना निम्नलिखित अनुसूची से की जाती है।

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसके भाग पर					
	विदेशी सामग्री (यूएस \$में)			तटीय (रु. में)		
	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर	लम्बाई में 20' से लम्बा कंटेनर नहीं	20' से लम्बा परंतु 40' तक कंटेनर	40' से अधिक लम्बा परंतु 45' तक लम्बा कंटेनर
(i) चरण 1 - 01.09.2015 से प्रभावी						
लदे कंटेनर						
(i) पहले 5 दिन	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त
(ii) 6-15 दिन	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
(iii) 16-30 दिन	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
(iv) तत्पश्चात	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05

#### (ii) चरण 2 - 01.12.2015 से प्रभावी

लदे कंटेनर						
(i) पहले 7 दिन	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त	मुक्त
(ii) 8-15 दिन	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
(iii) 16-30 दिन	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
(iv) तत्पश्चात	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 14th July, 2015

**No. TAMP/70/2014-IGTPL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from India Gateway Terminal Pvt. Ltd. (IGTPL) for revision of free period for Laden Containers as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**Case No. TAMP/70/2014 - IGTPPL**

India Gateway Terminal Private Limited

-----

Applicant

**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 2<sup>nd</sup> day of July 2015)

This case relates to a proposal received from India Gateway Terminal Pvt Ltd (IGTPL) for revision of free period for Laden Containers.

2.1. The Cochin Port Trust (COPT) vide its email dated 16 December 2014 addressed to Secretary (Shipping), with a copy endorsed to Joint Secretary (Ports) and Tariff Authority for Major Port (TAMP) has furnished a copy of letter dated 9 December 2014 from the Commissioner of Customs (Cochin) to COPT and letter of COPT dated 15 December 2014 to MOS. The COPT in its email dated 16 December 2014 has made following submissions:

- (i). The Commissioner of Customs (Cochin) has highlighted that dwell time for import containers is 15.36 days in COPT as against 5-6 days nation-wide and suggested that free time at the container terminal be reduced.
- (ii). Immediate action is warranted in this matter. But since free days are part of the TAMP notified Scale of Rates (SOR) for International Container Transshipment Terminal (ICTT), this would be time consuming process by TAMP.
- (iii). Therefore, a Government Policy directive u/s 111 of MPT Act in this matter may please be issued.

2.2. The COPT in its letter dated 15 December 2014 addressed to Secretary (Shipping) has elaborately highlighted the matter. The COPT has, *inter alia*, stated that reduction of free time merits immediate attention since Government have directed that measures should be taken to get all the ports to function efficiently and since cargo dwell time is an important Key Performance Indicator (KPI) in determining transaction costs. It is also mentioned that the Chairman, COPT took a meeting with stakeholders wherein it was stated that measures would be taken to reduce the free time from 7 days to 5 days with effect from 1 January 2015 in the first instance, and to 3 days with effect from 1 March 2015. While the terminal operator was agreeable, the Steamer Agent and the Customs House Agents objected.

3. The points made by the Commissioner of Customs (Cochin) vide his letter no.Commr/Misc/1/2014 dated 9 December 2014 addressed to COPT forwarded by the COPT with its email dated 16 December 2014 are summarised below:

- (i). Dwell time for import cargo was 15.36 days for COPT for the month of November 2014. The average dwell time taken for import cargo in other ports/Customs formations in the country is in the range of 5-6 days.
- (ii). The target set by Central Board of Excise and Customs (CBEC) for dwell time for import cargo, to be achieved by all customs formations in the country by March 2015, is 72 hours (3 days). Whereas, Cochin Custom House has the highest dwell time for import cargo in the country.
- (iii). The analysis of the various stages of the dwell time reveals as follows:

- (a). Time taken from arrival of vessel to filling of B/E – 8.95. days.
- (b). Time taken from filling of B/E/ to its assessment – 2.28 days.
- (c). Time taken from assessment of B/E/ to payment of duty – 2.19 days.
- (d). Time taken from payment of duty to registration of B/E -0.61 days.
- (e). Time taken from registration of B/E to out of charge – 1.33 days.

The entire time taken by Customs perse (filing of B/E to its assessment and registration of B/E to its out of charge) is brought down to within two days by March 2015.

- (iv). The main reason for the high dwell time is the long period taken for filing of B/E after arrival of the vessel. A discussion with members of trade and other stakeholders has revealed that one of the reasons for this is the free time of 7 days given by ICTT for retaining the cargo within the terminal. This leads to a tendency to delay the movement of import containers to CFS and for filing B/E till the said free period is exhausted.
- (v). The free period offered by the ICTT is the highest in the country and this would be the prime reasons for the high dwell time which in turn reflects poorly on the efficiency of customs department as well as the port and other stakeholders working in the port.

4. In this backdrop, the IGTPL has filed a proposal dated 18 December 2014 proposing reduction in free period for import container. The submissions made by IGTPL are summarized below:

- (i). The TAMP had approved the SOR for India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for operating the ICTT vide Order No. TAMP/25/2008-IGTPL dated 05.08.2009, and notified the same vide Gazette. No. 142 dated 11.09.2009. The SOR for the IGTPL as per the Order of this Authority is valid till the end of 2015.
- (ii). There is delay in evacuation of the import containers from the terminal storage -yard.  
The issue are two fold as under:
  - (a). **Congestion at the terminal yard.**  
The present infrastructure in the terminal has been designed to handle volume upto 1 million teus with certain expected mix of origin & destination containers and Transhipment containers with levels of dwell days normally found at other terminals. The present high levels of dwell days by Import containers have ended in the severe congestion of storage yard with present level of dwell days the yard capacity is 2,03,700 TEUs. (The calculation of the yard capacity at the norms as per the formula prescribed in 2008 upfront tariff guidelines with the present levels of dwell days is furnished.)
  - (iii). The yard capacity is 203,700 teus whereas in 2013 the terminal has handled 343,930 (including Transhipment (TP) -25,243 teus) and 360,000 teus (including TP-19,500 teus) in 2014. This situation has been overcome by higher efficiency in yard & equipment utilization. Consequent to these efficiency initiatives the yard capacity is at 366,837 teus. (The detailed calculation is furnished.) It may be noted that the stack utilization is at 80% which is higher than the generally accepted utilization levels of similar yards.
  - (iv). The IGTPL's projected volume to be handled in 2015 is 668,000 teus (including 180,000 of TP volume). With the present high levels of dwell time, the terminal will not be in a position to service these volumes, in particular the TP volumes (wherein the free dwell days are 30 days), as the ground slots required would be 3966 whereas available ground slots are 2446. (The detailed calculation is furnished.)
  - (v). The industry norm world wide is that the dwell time of Transhipment containers at a TP hub is significantly higher than for a local container. To promote TP volumes the tariff has provided for 30 days free dwell time. In 2015, the TP containers are expected to be approx. 180,000 teus. With the higher dwell days required for such containers, the yard space allocation for local containers will be severely affected, thereby resulting in congestion. Consequent to the proposed rationalization of the free storage days, the ground slots required for TP containers will be made available and the terminal

will be able to handle the higher additional volume. The revised yard capacity consequent to the proposed rationalization of the free dwell days is 5,95,040 TEUs assuming that port rationalisation of free dwell days and customs initiatives the dwell time would drop to import 3 days and export 3 days.

- (vi). In our tariff application in 2008 and subsequent application we had requested that the free period for laden containers be reduced from 7 days to 3 days. One of the impediments to this request of reduction in free days from 7 days to 3 days, was cited as lack of adequate infrastructure outside the terminal to store container. In 2009 there were only two Container Freight Station (CFS) and in 2014 there are 7 CFS with additional CFS's scheduled to go on stream over the next few month. The capacities of these CFS (as obtained from them) is furnished, which in 1080 ground slots put together. Further Inland Container Depot (ICD) at Kottayam and Mathilakam are also operational. Hence, presently there are adequate infrastructural developments to facilitate evacuation of laden container to all these CFS and ensure that the trade is not inconvenienced by the rationalization of free storage days.

- (vii). (b). **Recommendation from Commissioner of Customs:**  
(The IGTPPL has mentioned about the recommendation of Commissioner of Customs for reduction in free dwell time which has been already brought out in para 3 above. Hence, not repeated here.)

- (viii). The Dwell Time referred by the Commissioner, Customs is evidently from the landing of the containers to the delivery of the containers. While the landing is at the Terminal, the delivery is mostly from the CFSs as mentioned by the Commissioner. It is relevant that the major share of the Dwell Time of the containers is accounted for by the Terminal, and therefore, any reduction in the Free Period at the Terminal will result in reduction of the total Dwell Time of the containers at Cochin.

5. Based on the above, the IGTPPL has made further submissions as summarized below:

- (a). This Authority had prescribed the Free Period for various categories of containers under Section VIII, 8 Storage Charges of the Scale of Rates of IGTPPL as under.

**Free Period for Containers (Days)**

Laden	Empty	Transshipment Laden	Transshipment Empty
7	3	30	15

- (b). The Dwell Time of containers at ICTT corroborates the position of the Commissioner, Customs, as may be seen below.

**Average Dwell Time of Containers (Days) in 2014 at ICTT**

Import Laden	Export Laden
16.3	4.4

- (c). The Dwell Time of import containers at the ICTT is unduly high, when seen against the total Dwell Time of 5-6 days referred by the Commissioner, Customs at other ports of the country. It is also the case that the Dwell Time of export containers is much less than that of the import containers. Dwell Time is more significant for import containers than export containers since the import containers are only waiting to be cleared, upon which the empty containers are released for further movement of cargo, whereas the export containers are already committed for cargo movement, and are on the way to their destination. While it is important to have the lowest possible Dwell Time for both import and export containers, reducing the Dwell Time for import containers is more relevant since India's export containers suffer much less Dwell Time in their foreign destinations as import containers.
- (d). A comparison of the Dwell Time of import containers at ICTT, Cochin with other major container terminals in the country reveals that ICTT, Cochin, in fact, has the highest Dwell Time, as may be seen below.

**Average Dwell Time of import Laden Containers (Days) at various Ports**

Cochin (ICTT)	Tuticorin PSA	Tuticorin DBGT	Chennai (CCTL)	Mumbai (NSICT)
16.3	3	3	2.17	2.5

- (e). A comparison of the Free period at ICTT, Cochin with other major container terminals in the country shows that ICTT allows the highest number of Free Days.

**Free Period for Containers (Days) at various ports**

	<b>Cochin (ICTT)</b>	<b>Tuticorin PSA</b>	<b>Tuticorin DBGT</b>	<b>Chennai (CCTL)</b>	<b>Mumbai (NSICT)</b>
Laden	7	5	2	3	3
Empty	3	5	2	3	0
Transshipment Laden	30	15	15	30	7
Transshipment Empty	15	15	15	30	0

- (f). There are evident gains to the Trade in realizing a shorter Dwell Time. The players involved in the overall Dwell Time of the cargo are the Customs (clearance process), Port/Terminal (operations including storage) and the importers/exporters (inventory management). Any cuts in cargo Dwell Time can reduce the transaction cost of the trade, to the benefit of importers and exporters. Effective information management system, incentives to limit extra storage time and smooth customs procedures are critical drivers of shorter Dwell Time. The average Indian ports lags far behind international best practices in this KPI as has been reported by various studies commissioned by the Government.
- (g). While it is important to have all the players; Customs, Port and the importers/exporters, doing their best to reduce the Dwell Time, systemic changes are most possible with respect to the Customs and the ports. The target of 72 hours (3 days) set by the CBEC for Dwell Time for import cargo, to be achieved by all Customs formation in the country by March, 2015, referred to by the Commissioner, Customs, Cochin, is a case in point. The CBEC evidently will have to make systemic changes in the clearance procedures for realizing the target. The ports meanwhile can put disincentives on storage of containers or cargo beyond a certain level of free storage, which is achieved by prescribing a certain Free Period. It is also the case that Ports/Terminals generally have progressive storage charges, after the Free period, approved by this Authority, specifically with this objective.
- (h). However, the aforesaid is not fully applicable in the case of importers/exporters, who are a diverse lot. The clearance of cargo/containers is undertaken by the Custom House Agents (presently, called Customs Brokers) on behalf of the importers/exporters. The activities listed based on the analysis of the Commissioner, Customs, Cochin are undertaken by these agents on behalf of the importers. The clearance of containers get initiated towards the end of Free Period of the containers at the Terminal.
- (i). A clear disincentive for longer storage of containers at the Terminal, which consequently adds to the total Dwell Time of containers (Terminal + CFS), resulting in higher transaction cost to the Trade, is to prescribe a shorter Free Period at the Terminal.
- (j). The terminal being new with state-of-the-art equipment, has a relatively higher tariff than the other competing terminals. Lack of volumes has prompted major Shipping Lines shunning the terminal for regular calls, and the terminal has become costly for the trade in general. It is vital for the ICTT to attract Over Dimensional (OD) containers not only from the primary hinterland, where it has clear advantage, but also from the secondary and tertiary hinterland, which are shared with other competing Container Terminals. The Cochin Port and the IGTPPL are making targeted initiatives in attracting containers from the secondary and the tertiary hinterland, towards which lower port charges and lower transaction cost are imperative. Realizing the least possible dwell time for OD containers is one of the objectives in this regard, which will have beneficial cost impact for the trade. The Port Trust and the ICTT seek to enhance the volumes through such initiatives.

6.1. In the light of the above, the IGTPPL has proposed to reduce the free period for laden containers from the current 7 days to 3 days in line with the major Containers Terminals in the country. However, since the reduction proposed is rather steep, to which the Trade and the agents have to adjust, the operator has also proposed that the reduction may be effected in two phases. Therefore, the Free Period is initially proposed to be prescribed at 5 days with effect from 01.01.2015. In the second phase, the Free Period is proposed to be prescribed at 3 days with effect from 01.04.2015. The Free Period for all other categories of containers is left unchanged. In consequence to the reduction in Free Period from 7 days to 5 days in the first phase, and from 5 days to 3 days in the second phase, the storage charges are proposed at the same rates for the same duration of days as in the present schedule; 8 days in the first slab and 15

days in the second slab. The Free Period for Empty Containers prescribed at 3 days, Transshipment Laden Containers prescribed at 30 days and Transshipment Empty Container prescribed at 15 days are not proposed to be altered.

6.2. The prevailing Free Period for Containers (Days) as per existing Scale of Rates for Laden Container is as follows:

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-Going (in US\$)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length
Laden Container						
(i) First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii) 8-15 days	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
(iii) 16-30 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
(iv) Thereafter	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05

[The rate prescribed above is subject to 3.48% annual escalation with effect from 1 January, 2011 till 1 January, 2015 as per general note (x) of the existing SOR for ICTT.]

6.3. As stated earlier, the IGTPL has proposed to reduce free period in two phases as follows:

**Proposed Free Period for Laden Container (Days):**

(i) Phase I – with effect from 01.01.2015

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-Going (in US\$)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length
Laden Container						
i) First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) Next 8 days	6.19	12.39	18.56	269.87	539.72	809.52
iii) Next 15 days	12.39	24.76	37.16	539.67	1079.34	1619.01
iv) Thereafter	24.76	49.54	74.30	1079.38	2158.78	3238.17

(ii). Phase II with effect from 01.04.2015

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-Going (in US\$)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length
Laden Container						
i) First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
ii) Next 8 days	6.19	12.39	18.56	269.87	539.72	809.52
iii) Next 15 days	12.39	24.76	37.16	539.67	1079.34	1619.01
iv) Thereafter	24.76	49.54	74.30	1079.38	2158.78	3238.17

*[The rates indicated by the IGTPPL in the proposed schedule is after applying annual indexation of 3.48% applicable as per note (x) – General in the existing SOR of IGTPPL. The annual indexation is effective from 1 January 2011 to 1 January 2015]*

6.4. The IGTPPL has requested this Authority to consider the proposal for staggered reduction of Free period for Laden Containers at ICTT in two phases, and approve, considering that the proposal is intended to reduce the Dwell Time of import and export containers in line with other container terminals of the country, which will be to the benefit of trade in reducing the cost of import and exports with resultant benefits of reduction of terminal congestion.

6.5. Further, the IGTPPL has stated that the above reduction in free dwell days is not expected to have any major impact in revenue as the boxes will be evacuated as per the revised free days and Custom initiatives. The ICTT is having continued losses from the date of inception of the Terminal and hence any marginal increase in revenue will not have any impact on the return on capital.

**Summary of financial returns as per audited accounts is as follows:**

(₹ in crores)

Details	FY 2011-12	FY 2012-13	FY 2013-14
Revenue	150.90	161.20	162.40
Loss as per audited accounts	123.07	103.30	115.54
Loss excluding Revenue share	73.51	49.90	61.72

6.6. The IGTPPL in its closing remark has stated that objective of terminal infrastructure is to provide the highest productivity and fastest turnaround time for vessels that call the terminal; for the end customers the objective of terminal should be to provide quick clearance and delivery of the containers. Both these objectives will be denied in the event of yard congestion.

7. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the IGTPPL proposal dated 18 December 2014 was forwarded to the concerned users/user organisations seeking their comments vide our letter dated 8 January 2015. The comments received from users/user organisations were forwarded to IGTPPL as feedback information. The IGTPPL vide letter dated 29 May 2015 has furnished its common comments on the points made by the users/ user organisations.

8.1. A joint hearing on the case in reference was held on 22 May, 2015 at the COPT premises. At the joint hearing, the IGTPPL made a brief power point presentation of its proposal. The COPT, IGTPPL and the concerned users/ user organisations have made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the Dy. Commissioner of Customs submitted a note on the subject proposal along with copy of Circular No.2/2015 dated 5 January, 2015 of the Office of Commissioners of Customs.

9. At the joint hearing the Cochin Chamber of Commerce and Industry (CCCI) vide its letter dated 22 May, 2015 have given their written submissions reiterating the comments furnished by them earlier.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The existing SOR of International Container Transshipment Terminal (ICTT) operated by IGTPPL was approved by this Authority vide Order No. TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009. The validity of the rates prescribed in the existing SOR for ICTT is till 31 December 2015.
- (ii). The proposal filed by the IGTPPL is for reduction in free period in respect of Laden Containers prescribed in the existing SOR from 7 days to 3 days in two phases. The proposal seems to have been mooted by IGTPPL based on the letter from Commissioner of Customs, Cochin to the COPT highlighting high dwell time of import containers at ICTT of 15.36 days in the month of November, 2014 which is attributed to high number of free days i.e. 7 days prescribed in the SOR of IGTPPL. The Commissioner of Customs has stated that Central Board of Excise and Customs (CBEC) has set target of 72 hours (i.e.3 days) to complete customs formalities. High number of free days at ICTT in comparison to other Major Port Trusts is reported to have adverse impact on the efficiency of

his department in achieving the target set by the CBEC and hence Commissioner of Customs has strongly recommended for reduction in free period for laden import containers.

- (iii). As tabulated in the earlier paragraphs bringing out the factual position, activity-wise dwell time is indicated in respect of import containers from the date of arrival of vessel to out of charge which is to the tune of 15.36 days in the month of November, 2014. It is seen from the said table that of total dwell time of import containers at ICTT at 15.36 days, the time taken by Customs for the two activities viz. (a). from bill of entry to Customs assessment and (b). from Registration of bill of entry to out of charge is 3.61 days. The Commissioner of Customs has pointed out that this time period has to be reduced to 2 days by March, 2015 to enable it to meet the target set by CBEC.

It is reported by Customs Commissioner that of the total average dwell time of 15.36 days, the major time of 8.95 days is consumed by importer for the first activity i.e. filing of Bill of Entry from the date of arrival of the vessel. Since free period for laden import container is prescribed for 7 days, the COPT, IGTPPL as well as Commissioner of Customs are of the view that the tendency of importer is to initiate action for movement of container to CFS after 7 days free period available at ICTT is exhausted. As per the details provided, it takes 6.27 days for the first activity i.e. to file a Bill of Entry from the date of arrival of vessel as compared to 3.53 days and 4.05 days taken by container handling facilities at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and Chennai Port Trust (CHPT).

The free period for import laden container prescribed at other container terminal viz. PSA SICAL Terminal Limited (PSASICAL) is 5 days, Chennai Container Terminal Limited (CCTL) is 3 days, Chennai International Terminals Private Limited (CITPL) is 3 days, [Nhava Sheva International Container Terminal Limited](#) (NSICTL) is 3 days, [Gateway Terminals India Private Ltd. \(GTIPL\)](#) is 3 days and Visakha Container Terminal Pvt. Ltd. (VCTPL) is 3 days. Thus, in short, free period of import laden container at all the container terminals operating in Major Port Trusts under tariff guidelines of 2005 is 3 days except in the case of PSASICAL where it is 5 days. As rightly pointed by the IGTPPL, the free period for import laden container prescribed at IGTPPL for ICTT container is the highest in comparison to the free period prescribed in other container terminals operating in other Major Port Trusts. The COPT as well as Commissioner of Customs have opined that there is a strong case to reduce the free period at ICTT.

- (iv). In the Scale of Rates of the IGTPPL, free period and storage charge are prescribed for laden container which is commonly applicable for import and export laden container and the proposal of the IGTPPL is to rationalize the free period and slab structure of laden containers. The IGTPPL has proposed rationalisation (i.e. reduction) in the free period for laden containers. It is seen that the free period and storage charge have been prescribed separately for import laden and export laden at the Container Terminals at other Major Port Trusts. The IGTPPL is advised to propose storage charge for import laden and export laden containers separately following the position obtaining at other container terminals at the time of review of its SOR. The IGTPPL has not proposed any modification in the storage structure for other categories of containers viz. Empty container, Transshipment container – empty and Transshipment container – laden.
- (v). The User Associations like CSAA, CCCI and CCHAA have objected to the proposal of IGTPPL. Firstly, it is their case that IGTPPL has not yet reached its capacity of 1 Million TEUs; and therefore, there is no possibility for congestion at the terminal. Hence, the Associations have argued that there is no need for reduction of dwell days since there is sufficient unutilized space within the terminal. As against this contention of the User Associations, the IGTPPL has pointed out that with the stack height at 2.5 and the dwell days at 4 days for import and 2 days for export as per the norms, the annual yard capacity would be at around 400000 TEUs which is sufficient to cover existing volume levels. However, the increased dwell days at the average level of 7.5 days for import and 4.3 days for export, the annual yard capacity has come down to 203700 TEUs. The IGTPPL has increased yard efficiency by higher stack utilization of 3.2 and the increased stack utilization has made necessary incurring of cost for additional shifting which has been absorbed by the IGTPPL. The increased average stack height with the average dwell time of 7.5 has resulted in the present annual yard capacity to 372481 TEUs. In nutshell, the IGTPPL has sought to argue that it has overstretched the yard capacity by its efficiency in stack height. With the increased stack utilization of 3.2 and with dwell time of 4 days for import and 2 days for export it will have larger capacity in the yard at around 505000 TEUs. This implies that the IGTPPL has overstretched its yard capacity as against the contention of the User Associations that there is sufficient unutilized space within the terminal. There is force in the argument of the IGTPPL.

The next argument put forth by the User Associations is that reduction in free days will result in increase in storage cost to the importers. As rightly stated by the IGTPL, the purpose of reduction of free days is to encourage speedy evacuation of the containers from the terminal. The view of the IGTPL that the additional cost may have to be incurred only when the container is continued to be evacuated at the present time frame, is worthy of noting.

Thirdly, the CCHAA, drawing a reference to the mention made by the Customs Commissioner in the Permanent Trade Facilitation Committee (PTFC) meeting held on 22 December, 2014 that the dwell time has come down to 5-6 days, has stated that the trade is not misusing the facility. In this regard, it has to be noted that in the Joint Hearing held on 22 May, 2015, which is subsequent to PTFC meeting convened on 22 December 2014, the Customs has argued that there is a strong case for reconsidering the free period. This Authority is not in a position to brush aside the views of the Customs that one of the reasons for high dwell time is free time of 7 days given by the IGTPL for retaining the container within the terminal. Notably, the Customs Commissioner has opined that this free time of 7 days leads to tendency to delay the movement of import containers to CFS and for filing of Bill of Entry till the said free period is exhausted.

- (vi). The submissions made by the IGTPL that during the initial fixation of tariff for ICTT in the year 2008, there was lack of sufficient CFS outside the terminal to store containers and hence seven days free period at that time had justification is noteworthy. But, presently the IGTPL has reported that adequate infrastructure development and adequate CFS facilities are available in the vicinity and hence trade will not be inconvenienced by rationalizing the free storage period for import laden containers. Further, as stated earlier, free period prescribed for ICTT due to insufficient CFS at the material point of time is seen to be very high in comparison to the free period for import laden containers of other container handling terminals operated by BOT operators in other Major Port Trusts.
- (vii). Keeping in view that reduction proposed in free period of laden containers from 7 days to 3 days at one go may impact trade, the IGTPL has proposed reduction in free period in two phases. In the first phase the IGTPL has proposed reduction in free period from 7 days to 5 days with effect from 1 January, 2015 and in second phase from 5 days to 3 days from 1 April, 2015 so that the trade can get adjusted to the rationalised free days proposed by it.

Since, the staggered period is already over, and considering that the Order passed by this Authority may come into effect after the lead period by around August 2015, it is found appropriate to prescribe the first phase of reduction in free period i.e. from 7 days to 5 days from 1 September, 2015 and second phase reduction from 5 days to 3 days from 1 December, 2015.

- (viii). (a). The existing SOR prescribes the unit rate of storage charges for 20' laden container after 7 days free period at US\$ 5.40/day for 8 to 15 days (i.e. for 8 days), US\$ 10.80/day for 16–30 days (i.e. for 15 days) and US\$ 21.60/day for the period thereafter. The note (x) under 2. General of the existing SOR of the ICTT states that the rates approved by this Authority for ICTT will be increased by 3.48% per annum on 1 January every year with reference to the tariff prevailing in the immediate preceding year. The first such escalation will be effected on 1 January 2011 and the last one will be on 1 January, 2015.

In the rationalization of free period, the IGTPL has in the first phase, proposed the existing rate of US\$6.19/day for 8 days after the 5 days free period. This translates to the slab 6-13 days instead of the existing slab 8-15 days, US\$ 12.39/day for next 15 days which translates to the slab 14-28 days instead of existing slab 15-30 days and for the period thereafter at US\$ 24.76/day.

Likewise, during the second phase after, the IGTPL has proposed to continue with the existing rate of US\$6.19/day for 8 days after the 3 days free period. This translate to the slab 4-11 days instead of the existing slab 8-15 days, US\$ 12.39/day for next 15 days which translates to the slab 12-26 days instead of existing slab 15-30 days and for the period thereafter at US\$ 24.76/day.

It is seen that the IGTPL has updated the rates with the applicable indexation factor as per said note prescribed in its SOR. The indexation in the rate is governed by the relevant note in the SOR and hence it is not relevant to prescribe the indexed rate only in respect of the laden container.

- (b). Though the proposal is mooted to mainly rationalize (reduce) the free period for laden container, the proposal of IGTPL will impact trade/importers on two accounts. Firstly, they will have to pay storage charges for the reduction in the free period i.e. from 7 days to 5 days and then to 3 days in two phases if containers are not evacuated within the free period. Apart from that, the approach adopted by IGTPL will also entail the trade to pay storage charges at the higher rate for the next respective slabs to the extent of reduction in the existing free period as explained above. The users as well as the COPT have pointed out that the existing storage charges in IGTPL itself is higher in comparison to other neighboring container terminals of Tuticorin and Chennai. The COPT has specifically stated that while it agrees to the proposal of IGTPL for reduction in free period, it has also categorically stated that the storage charges should be competitive compared to international container transshipment hubs as per Article 4.2. of the Concession Agreement (C.A) entered by it with the IGTPL. As per clause 4.2 of the CA, the tariff has to be competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing port in the region. The exercise now is limited to reduce the free period of laden container. This Authority requests the IGTPL and COPT to address the concern of the user as well as COPT and also requests the IGTPL to consult COPT as stipulated in Clause 4.2. while filing its proposal for revision of its SOR which is due for revision in December, 2015.
- (c). For the present, it is sufficient to reduce the free period of laden containers. Consequently, beginning of the first chargeable slabs is modified as 6-15 days in the first phase and 4-15 days in the second phase without tinkering with any other slabs. This will provide some relief to the users in comparison to the slabs proposed by IGTPL. The rates for each of the slabs is prescribed as in the existing SOR instead of indexed rate proposed for incorporation by the IGTPL.
- (ix). The CEPC has requested to increase the free period to 14 days on raw cashew citing that documentation system in African countries from where raw cashews are imported is not efficient and there is delay in receipt of documents. Even the IGTPL has admitted that there is delay in documentation from the African countries. The IGTPL has agreed to consider the request at CEPC if CEPC guarantees on the volume. It is relevant to mention here that the rates approved by this Authority are ceiling level. The IGTPL has the flexibility to give rebates/discounts in the ceiling rates approved by this Authority, if it so desires, based on its commercial judgment. Hence, the IGTPL in view of this flexibility available may, if it so desires, increase the free period for this category of cargo container or any other cargo container based on its commercial judgment.
- (x). The IGTPL has not furnished any revenue impact of the proposed reduction in free period. It has stated that it is already in revenue loss at the existing tariff. At the proposed reduction in free period the IGTPL does not expect to have any revenue impact. In any case, since, the SOR of IGTPL is already due for revision in few months i.e. by December, 2015, the actual including the impact of the reduction in free period approved now vis-à-vis estimates considered in the last tariff order will be examined as per the applicable provision of the tariff guidelines of 2005.

- (xi). As stated earlier, the SOR of IGTPPL is due for revision in December, 2015. Hence, the storage schedule may also under go review along with revision of the SOR of IGTPPL.

12. In the result, and for the reason given above, and based on collective application of mind, the proposal of IGTPPL for reduction in free period for laden containers is approved by replacing the existing storage charges prescribed for laden container at Schedule 8 - Storage Charges in the existing SOR of the IGTPPL approved vide Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 as attached as **Annex**.

**T.S. Balasubramanian**, Member (Finance)

[Advt. III/4/Exty./143/2015]

**Annex**

**Replace the existing schedule of storage charges prescribed for laden container at schedule 8 Storage charges under Section 8 of the existing SOR of the IGTPPL approved Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August, 2009 with the following schedule:**

Particular	Rate per container per day or part thereof					
	Foreign-Going (in US\$)			Coastal (in ₹)		
	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length	Container not exceeding 20/ in length	Container exceeding 20/ in length and upto 40/ length	Container exceeding 40/ in length and upto 45/ length
<b>(i). Phase I – with effect from 01.09.2015</b>						
<b>Laden Container</b>						
(a) First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b) 6 - 15 days	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
(c) 16 - 30 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
(d) Thereafter	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05
<b>(ii). Phase II - with effect from 01.12.2015</b>						
<b>Laden Container</b>						
(a) First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(b) 4 - 15 days	5.40	10.80	16.20	235.35	470.70	706.00
(c) 16 - 30 days	10.80	21.60	32.40	470.65	941.30	1411.95
(d) Thereafter	21.60	43.20	64.80	941.35	1882.70	2824.05